Mémoire de S. E. Mgr Fallaize, O. M. I. sur le voyage du « Notre-Dame de Lourdes » dans l'Océan Arctique 1936

Avant de commencer un compte rendu d'un des plus pénibles voyages faits sur cet Océan sans pitié, je vais donner quelques indications préliminaires sur le bateau et son personnel ; ensuite je suivrai mon carnet de voyage, au jour le jour, avec ses imprévus et même ses contradictions apparentes.

I. — Le bateau.

Le *N.-D.-de-Lourdes* est un beau schooner de 60 pieds de long sur 16 de large, très solide et facile à manier, deux qualités primordiales dans les mers polaires. Sa coque est recouverte de bois de fer jusqu'à la ligne de flottaison, ce qui lui permet de heurter ou même de casser la glace, quand c'est nécessaire.

Il est pourvu d'un moteur Diesel de 75 chevaux-vapeur et de deux voiles ; sa vitesse est de 8 milles à l'heure et peut atteindre 10 dans des bonnes conditions. Son tirant d'eau n'est que de cinq pieds, ce qui lui permet de passer parfois là où de plus gros vaisseaux ne peuvent s'aventurer.

Il a été construit à San Francisco, sous la surveillance personnelle du capitaine Pedersen, un des vétérans de la chasse à la baleine dans la mer de Beaufort (1) ; il fait maintenant du commerce entre San Francisco et l'île de Herschel, d'où ses associés transportent des marchandises tout le long de la Côte jusqu'à la terre du Roi

---

(1) Beaufort Sea = au nord de l'embouchure du Mackenzie, à l'ouest de Banks Island. — Ile Herschel = entre le delta du Mackenzie et l'Alaska, appartient au territoire du Yukon. (*Les notes sont de la Rédaction.*)

Guillaume. C'est peut-être l'homme, qui actuellement connaît le mieux la navigation arctique. Il nous livra notre bateau à l'île de Herschel.

Le Pape des Missions, très intéressé personnellement dans la construction du *N.-D.-de-Lourdes*, daigna encourager Mgr Breynat et lui remettre à cet effet la moitié du prix d'achat, soit la coquette somme de dix mille dollars.

Le premier voyage du *N.-D.-de-Lourdes*, au service de nos Missions, en 1931, fut de remonter le fleuve Mackenzie, de l'embouchure jusqu'au Fort Smith, soit approximativement 1450 milles. C'est bien le premier et unique vaisseau, construit à San Francisco, qui ait fait un tel voyage.

En 1932, il redescendit par la même voie avec un plein chargement et se rendit sur l'Océan glacial pour approvisionner nos Missions de Coppermine et de Letty Harbour.

Depuis lors, il a été employé exclusivement sur l'Océan pour ravitailler nos Missions esquimaudes. En 1935, il se rendit jusqu'à l'embouchure de la Rivière Burnside, où l'on ouvrait une nouvelle Mission, à 350 milles à l'Est de Coppermine et environ 1150 du Mackenzie, et revint hiverner dans le port de Paulatourk, près de l'embouchure de la Rivière Hornaday, où l'on venait de transporter notre Mission de Letty Harbour.

Pour être complet, je dois ajouter que le *N.-D.-de-Lourdes* est pourvu, depuis 1934, d'un appareil de télégraphie sans fil, qui a rendu déjà à nous et à d'autres de très grands services ; cette même année, il servit notamment à faire connaître la position du *Margaret-A*, bateau de la H. B. C. (Compagnie de la Baie d'Hudson), pris dans les glaces, ce qui permit de secourir l'équipage par avion, et, dans notre dernière entreprise, dont je vais parler, notre appareil de T.S.F. a certainement joué un grand rôle.

Le *N.-D.-de-Lourdes* est maintenant connu sur la Côte et y jouit d'une certaine popularité. En 1935, le R. P. Griffin m'écrivait à son sujet : *She is a nuisance to nobody on the Coast.* Peu de temps auparavant, il était

allé au secours de deux bateaux de la *H. B. C.* : le *Fort-James* et le *Margaret-A*, mal pris dans les récifs et les bancs de sable, à quelques milles de Touktouyaktouk, et les avait toués jusque dans le port.

II. — Personnel et passagers pour la saison 1936.

Après avoir parlé du bateau, faisons connaître le personnel et les passagers : Celui qui remplissait les fonctions de capitaine, cette année, comme les précédentes d'ailleurs, était le R. P. Griffin, un Américain de souche irlandaise, né à New-York, flegmatique, œil clair et sûr, aussi imperturbable qu'actif dans les difficultés.

Avec lui au gouvernail, comme pilote, nous avions encore notre Billy Trasher, un métis esquimau, né et élevé sur les bateaux baleiniers, rompu à tous les travaux et risques de l'Océan glacial. Il nous fut plus que jamais d'un très précieux secours.

Au moteur, avec notre dévoué Frère Kraut, qui a toujours été jusqu'ici le mécanicien en charge et qui, malgré l'âge et des infirmités qui nous commandaient de le laisser au repos, a consenti à se dévouer encore une fois, nous avions l'ardent Père Binamé, toujours prêt pour les besognes difficiles et exténuantes, que son énergie et endurance incroyables réussissent toujours à exécuter.

Comme cuisinier, nous avions Eddy Koplou, le vétéran de nos Esquimaux catholiques, venu jadis de l'Alaska, où il fut baptisé par les RR. PP. Jésuites. C'est maintenant un pauvre homme demi-aveugle, que les missionnaires gardent par charité, mais qui nous rend encore volontiers bien des services, selon sa capacité.

Tel était, je dirai, notre équipage régulier ; ce sont ceux-là qui, à l'aller comme au retour d'un des voyages les plus pénibles de l'Arctique, ont pris sur eux la plus grande somme des peines, travaux et fatigues.

Cependant, en plus, nous avions embarqué deux jeunes missionnaires, pleins de bonne volonté, fraîchement venus, l'un de Belgique, l'autre de Paris, le R. P. Joseph Adam, destiné à Burnside, et le R. P. Franche, qui se rendait à Coppermine. Le Frère Tesnière allait, lui aussi, comme

charpentier, à Burnside, pour finir les constructions commencées l'an dernier.

Nous emmenions aussi deux petites filles qui, ayant terminé leur cinq années de séjour à l'école d'Aklavik, retournaient vers leur parenté de Coppermine.

Enfin, beaucoup contre nos inclinations naturelles, mais par un acte de charité fort onéreuse, nous prîmes à bord une femme sortant de l'hôpital et qui voulait rejoindre, avec ses quatre enfants tous petits, son mari aux alentours de Baillie Island (1). Ils ne devaient pas cependant nous causer beaucoup de trouble ; mais notre objection était le manque de place presque absolu.

Cette femme et sa famille méritent peut-être une note spéciale.

Bessie Jacobsen, c'était son nom de famille, a été une de nos premières élèves à l'école d'Aklavik. En 1926, lors de mon premier voyage au long cours sur l'Océan arctique à bord du *Bay-Chimo*, vaisseau de la *H. B. C.*, son père, un Américain d'origine russe, travaillait comme pilote ; il avait avec lui sa femme esquimaude et sa progéniture de tout âge et de toute taille, huit unités en tout, je crois. Ces petits enfants de la nature mettaient de la vie à bord par leurs querelles et leurs batailles.

Lorsque je débarquai, le pauvre homme, fatigué peut-être, m'en offrit deux, un garçon et une fille, qui était Bessie. Ces enfants restèrent deux ans à l'école, puis furent repris par leur famille.

Avec le temps, Bessie épousa, devant le ministre, naturellement, un trappeur Américain d'origine flamande ou hollandaise, si on en juge par le nom : Paul Steen.

En 1934, cette Bessie, qui avait la nostalgie des Religieuses, s'en vint à notre hôpital d'Aklavik pour y attendre une naissance. Elle avait amené son mari et ses deux aînés. Femme et mari venaient, bel et bien, pour se faire instruire, en sorte qu'à mon passage, cet été-là, je puis les confirmer après leur baptême.

Cette année, le vieux Jacobsen, qui a encore de la marmaille de reste, a fourni deux nouvelles recrues pour

---

(1) Baillie Island à l'ouest du Cap Bathurst.

notre école, pas catholiques évidemment ; mais n'y a-t-il pas là une marque évidente de sympathie et semence d'espérance.

C'est ce qui explique, en somme, notre acte de charité onéreuse à l'égard de sa femme et de ses enfants.

III. — Notes de voyage.

28 *juillet.*

Grande excitation à Aklavik ; les enfants disent qu'ils entendent le moteur du *N.-D.-de-Lourdes* dans les chenaux ! En un instant, ils sont à la grève ; tout le monde accourt : les Religieuses, les Frères, les Missionnaires et les badauds étrangers à la Mission.

On l'entend d'abord, puis on le distingue à un tournant de la Rivière. Il vient de la mission de Letty Harbour. Il approche d'une marche sûre mais sans avoir l'air de se presser. On aperçoit du monde à bord ; on met des noms sur les figures qui apparaissent ; un petit garçon, à côté de moi, saute et crie : mon papa ! mon papa Billy !

Le schooner aborde enfin ; à peine amarré il est assailli par notre gent écolière et par tous les autres, plus posés, mais non moins pressés.

Les missionnaires descendent : R. P. BINAMÉ, Fr. KRAUT, Fr. TESNIÈRE, Fr. BRISSON. On ne les avait pas vus depuis un an ! Que de questions, de réponses et d'explications. Billy, le pilote, toujours souriant, est heureux de retrouver ses enfants laissés à l'école l'an dernier.

Le vieux et brave Kouplou est venu, encore une fois, pour faire la cuisine du bord. On fait descendre sept enfants nouveaux, qui ont été confiés par les Esquimaux au R. P. BINAMÉ. Les dévouées Sœurs Grises les reçoivent avec un attendrissement maternel.

Les nouvelles sont bonnes : le bateau a hiverné dans le port de Paulatourk ; le Fr. TESNIÈRE a construit une maison belle et solide ; le Fr. BRISSON a creusé une magnifique glacière, dans laquelle le P. BINAMÉ a descendu

plusieurs caribous pour l'automne prochain ; des caches bien remplies de poissons et de phoques ont été aménagées pour assurer la subsistance des chiens durant tout l'hiver prochain ; le P. L'Helgouac'h est resté à la Mission de N.-D. de Lourdes de Paulatourk (1) pour faire un peu de ministère, surveiller les chiens et continuer la pêche.

Par-dessus tout, il y a de bonnes espérances dans les dispositions actuelles des Esquimaux non encore convertis. Les sept enfants, donnés pour l'école, en sont la preuve puisqu'un seul d'entre eux est baptisé catholique.

On avait craint un moment que le bateau ne pût venir de si tôt, à cause des glaces et voici que les glaces se sont bénévolement dispersées pour le laisser passer. Il a franchi les 400 milles qui séparent Paulatourk d'Aklavik en moins d'une semaine.

Enfin tout est à la joie et à l'espérance.

29 *juillet.*

Jour de repos. L'équipage du *N.-D.-de-Lourdes* est fatigué ; mais la joie de l'arrivée, le plaisir de revoir les Frères et les amis, la curiosité de prendre hâtivement connaissance d'un courrier longtemps attendu, empêchent les braves garçons de se reposer autant qu'ils en auraient besoin.

30 *juillet.*

On commence tout doucement à charger les barils d'huile pour le moteur et quelques provisions apportées sur une grande barge qu'avait poussée le *Guy*, notre bateau adapté à la navigation fluviale et sur lequel,

---

(1) La mission de Notre-Dame de Lourdes, fondée en 1928, à Letty Harbour, a transféré son titre à la nouvelle résidence de Paulatourk.

L'orthographe n'est pas encore fixée pour nombre d'endroits au nom esquimau ; ainsi, Mgr Breynat écrit Polatuk (voir p. 42), Mgr Fallaize épèle Paulatourk, et, enfin, Mgr Turquetil préfère Pawlartork, place où l'on déborde. — En caractères syllabiques, l'orthographe n'a pas de difficulté et tous trois emploieraient les mêmes crochets. — Notre remarque s'applique aussi au nom Touktouyaktok = place où l'on voit beaucoup de caribous.

avec les jeunes missionnaires, j'ai voyagé depuis le Fort Smith. Le gros du chargement cependant doit se faire à Touktouyaktouk, à la sortie est du Delta.

A midi tout est terminé. L'équipage prend sa place, les voyageurs embarquent et vers trois heures nous partons.

31 *juillet.*

De bon matin nous arrivons à Touktouyaktouk.

Le quai de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui a charge de nos provisions, est libre ; nous approchons et le chargement commence. Tous y mettent la main. Il y a en tout environ 70 tonnes de marchandises et de charbon pour les trois Missions de la Côte ; on en prendra une quarantaine au premier voyage, la pleine capacité du bateau, pour les Missions de Coppermine et de Burnside. Au second voyage, le *N.-D.-de-Lourdes* portera le reste à Paulatourk.

1er *août.*

On poursuit le chargement avec activité ; mais voici que notre schooner s'enfonce bien au delà de la ligne de flottaison. La charge est trop forte ; la cale est pleine comme un œuf et, sur le pont, s'entassent du matériel de construction, des barils d'huile, du charbon. C'est trop dangereux ; force nous est de réduire la charge. On débarque trois tonnes de charbon et cependant la ligne de flottaison est encore submergée.

Voici qu'on reçoit le soir une mauvaise nouvelle par T.S.F. : vous ne pourrez pas vous rendre dans l'Est, le Golfe du Couronnement (Coronation Gulf) est absolument rempli de glace.

Que faire ? Décharger et porter d'abord les provisions de la Mission de Paulatourk, c'est prudent peut-être ; mais quel travail ! On hésite ; puis on se décide à aller de l'avant. — Les conditions de la mer changent si rapidement ! Confiance en la Providence !

Nous partons vers sept heures du soir par un beau temps. Il n'y a pas de nuit et nous voguons rapidement.

2 *août.*

La navigation se continue excellente. On n'a pas vu de glace, et le brouillard, qui est apparu de temps à autre indiquant tout de même la proximité des icebergs, n'a pas duré et ne nous a pas gênés.

Nous arrivons à Baillie Island vers trois heures de l'après-midi après une traversée des plus heureuses. Là notre Bessie retrouve son père, le vieux Jacobsen, et débarque avec ses quatre enfants.

A la suggestion de la Police, qui fournit une ration, nous embarquons à leur place une veuve et un orphelin, qui doivent rejoindre leur parenté à Coppermine.

Dès notre arrivée, un gros vent s'est mis à souffler et un épais brouillard s'est répandu. La glace est proche, on sent le froid. Cependant notre bateau est en sûreté dans un bon abri, nous pouvons attendre tranquillement la fin de la tempête et la disparition du brouillard.

3 *août.*

Quand le vent s'est apaisé, nous partons vers trois heures de l'après-midi. Le vent, qui souffle encore un peu, nous est plutôt favorable, aussi, par bouts, la voile est hissée pour aider le moteur. La glace n'est pas loin, nous voyons des icebergs sur notre gauche, mais aucun sur notre chemin. Par intervalles, nous avons du brouillard, mais pas assez pour nous arrêter.

4 *août.*

La nuit a été excellente, nous contournons le Cap Parry, aux rochers anguleux, durs, coupés à pic. Il ne ferait pas bon naufrager en ces parages.

Au large de Boots Island, à l'extrémité du Cap, nous apercevons de loin quatre schooners qui filent vers l'Ouest ; l'un d'eux paraît être en remorque. Ce sont les schooners des Esquimaux, qui ont hiverné sur l'île de Banks.

Vers quatre heures du matin, nous arrêtons sur la Côte Est du Cap Parry pour délivrer à un vieux trappeur son courrier et quelques commissions qu'il avait demandées. Nous repartons presque immédiatement par un temps idéal.

Vers trois heures de l'après-midi, nous passons au large de Pierce Point. Quelle belle navigation jusqu'ici ; nous sommes déjà à mi-chemin ou à peu près de Coppermine !

Nous rencontrons la glace, d'abord dispersée, puis beaucoup plus compacte. Voici le *Margaret-A*, gros bateau de la *H. B. C.*, qui vient à notre rencontre.

Parti quatre jours avant nous, il a essayé de forcer la barrière ; mais voici qu'il recule de 30 milles. Le vent poussant la glace contre nous, nous reculons, nous aussi avec lui, de 20 milles encore.

C'est un petit contre-temps, dont nous ne nous plaignons pas trop, car c'est ce même vent qui, s'il souffle assez longtemps, doit nous ouvrir un chemin dans les détroits.

Les deux bateaux se réfugient dans un bon abri à Keats Point.

6 *août.*

Nous sommes quelque peu troublés dans notre quiétude : le vent commence à envoyer des icebergs dans notre abri. Le *Margaret-A* se prépare à partir, nous aussi ; mais un glaçon est venu insidieusement se placer sur notre grosse ancre.

Tour à tour le cabestan essaie de la ramener, le bateau pour la dégager fonce sur le glaçon pour le casser ou le briser. Peine perdue ! La chaîne casse et nous perdons notre ancre. De plus, il faut nous presser pour ne pas nous laisser bloquer dans le petit port.

A la suite du *Margaret-A*, nous reculons encore de 10 milles et nous trouvons un nouvel abri à House Point. Nous sommes revenus à une quinzaine de milles à l'Est de Pierce Point.

7 *août.*

Il y a des glaces partout ; mais nous voyons de larges voies, mouvantes et changeantes. Nous contre-attaquons en nous avançant de 30 milles et nous allons ancrer derrière un iceberg échoué.

Le *Margaret-A* a avancé, lui aussi, mais nous l'avons perdu de vu. Le brouillard l'a gêné, ou bien il a cru sa route plus assurée par le large.

8 *et* 9 *août.*

Nous gardons la même position. La barrière de glace est indéfinie ; on dirait que la mer n'a jamais bougé par ici.

Pour le dimanche, nous chantons une grand'messe à bord et le soir, après le chapelet, les Esquimaux chantent des cantiques.

Le *Margaret-A*, averti de notre position par T.S.F., vient nous rejoindre.

10 *août.*

Dans l'après-midi, nous tentons la chance de nouveau et nous avançons de 25 à 30 milles. Le *N.-D.-de-Lourdes*, à cause de son tirant d'eau relativement faible, a un certain avantage. Les icebergs, venant s'échouer sur les récifs ou les bas-fonds à une certaine distance de la côte, laissent une voie d'eau plus ou moins large entre eux et le rivage, route quelque peu dangereuse, mais dont nous profitons cependant, en avançant avec précaution.

Le pilote, hissé dans son baril fixé au haut du mât, signale d'avance par des coups de sonnette convenus les endroits difficiles et le degré de vitesse que doit prendre le bateau.

Le *Margaret-A* nous suit, mais avec beaucoup plus de difficulté. Il nous rejoint derrière un iceberg, quatre heures après que nous y sommes ancrés.

11 *août.*

Nous repartons. Le Capitaine de haute mer, qui commande le *Margaret-A*, accourt sur le pont et me crie : *Do you really mean to go* ? Avez-vous réellement l'intention de partir ? Sur ma réponse affirmative, il fait un geste, qui en dit long.

En prenant les mêmes précautions, nous avançons péniblement de 35 milles et nous nous réfugions dans la rivière Inman.

Le *Margaret-A* n'a avancé que de 10 milles.

On voit de l'eau entre les icebergs échoués et le rivage

aussi loin que la vue peut s'étendre ; au large, c'est la glace serrée et qui se resserre de plus en plus avec le vent du Nord-Ouest.

Nous avons été heureux jusqu'ici et nous avons confiance en notre bateau ; cependant, M. Johnson, un trappeur norvégien, qui vit seul en cet endroit, n'ose pas nous conseiller d'aller plus loin parce que la mer est peu profonde en ces parages et il y a beaucoup de roches à fleur d'eau.

12 *août.*

Aujourd'hui, comme tous les jours d'ailleurs, nous pouvons dire plusieurs messes à bord ; ni le vent, ni la glace ne peuvent nous gêner beaucoup pour les dire dans la route que nous suivons. Il n'y a jamais eu tant de messes célébrées sur cet Océan. C'est au moins un grand réconfort.

Peu après avoir quitté la rivière Inman, nous allons nous échouer pour un moment sur un bas-fond rocheux, au large d'une petite pointe. Nous en sortons cependant assez vite ; mais nous avons eu peur, car c'était à la marée baissante et nous étions dans une mauvaise position pour un bateau chargé.

Nous avançons ensuite assez bien, mais nous sommes en situation difficile à toutes les pointes qu'il faut tourner ; il y a toujours une prolongation de roches s'avançant loin au large, jusqu'à la glace et au delà.

C'est bien lentement que nous passons Wise Point et Young Point.

Dans la Baie Stapylton, la navigation est plus facile, mais la Baie s'enfonce loin dans les terres par une grande ramification de petites baies. Qu'elle est donc longue à contourner ! Finalement, le brouillard nous force à ancrer dans une mauvaise position.

13 *août.*

Le vent vire à l'Ouest, c'est très mauvais pour nous. On part en hâte vers trois heures du matin.

Avant de tourner Hope Point, nous nous faisons bloquer par la glace et le bateau est mis en danger ; mais

il se défend merveilleusement bien. Grâce aux belles manœuvres de Billy et du P. Griffin, on réussit à se mettre à l'abri derrière les icebergs échoués sur les récifs au bout de la Pointe.

Toute la journée il vente de l'Ouest et la glace s'amoncelle partout ; mais nous sommes aussi bien que dans un port.

14 *août.*

Nous gardons la même position ; cependant le vent se ralentit et la glace se desserre ensuite, grâce à un léger vent du Sud-Ouest.

Billy emploie ses loisirs à tuer des phoques ; il en a déjà une douzaine ; nous mangeons le foie et la chair de ces animaux et il met la graisse dans un baril pour ses voyages d'hiver.

La T.S.F. nous annonce que le *Margaret-A* est bloqué à Wingo Creek, près de l'endroit où nous l'avons laissé.

15 *août.*

Durant la nuit, un fort vent de l'Ouest accumule de nouveau les glaces près de nous.

Fête de l'Assomption, en l'honneur de Notre-Dame, nous chantons une grand'messe sur le *N.-D.-de-Lourdes.*

Le soir, on nous annonce une très grosse tempête de l'Ouest à Touktouyaktok, gare à nous dans un jour ou deux.

16 *août.* Dimanche.

Au matin, nous avons la même sorte de temps et le même vent qu'hier et du brouillard en plus. Quand même, nous chantons encore une grand'messe à bord pour le jour du Seigneur. Dans l'après-midi, nous avançons d'un mille et demi environ, vers l'autre extrémité de la Pointe.

Nous apprenons que le *Margaret-A* s'est avancé jusqu'à Inman River, mais ne peut plus avancer ni reculer. Se trouvant à court d'huile, il demande secours au *Saint-Roch,* bateau puissant de la Police, qui a hiverné dans l'Est et se trouve actuellement à Coppermine.

18 *août.*

Durant la nuit, nous avons un gros vent d'Est ; ce devrait être le vent sauveur. Cependant, le courant des glaces se maintient vers l'Est contre le vent, preuve évidente que, dans l'Ouest, ils doivent avoir des tempêtes terriblement violentes. Quand même, à la fin, une grande ouverture se fait dans la glace, on part ; mais on s'arrête bientôt au delà de la Pointe ; le courant nous ramène la glace et nous revenons finalement à notre abri.

19 *août.*

Le vent finit par gagner sur le courant ; la glace prend la direction de l'Ouest. Malheureusement, le vent d'Est reste faible durant le jour ; il prend de la force vers le soir.

20 *août.*

On voit une grande ouverture vers l'Est dans South Bay.

Les messes dites, à deux heures du matin, on part.

Malheureusement, vers trois heures et demie, le vent tourne violemment au Nord-Ouest. C'est le plus mauvais et le plus fort que nous ayons vu de la saison. Force nous est de faire machine en arrière pour nous mettre à l'abri. Nous ne pouvons pas cependant regagner notre Hope Point.

Nous mettons à l'ancre derrière un iceberg dans South Bay ; mais la situation est mauvaise, parce que cette baie, à la différence des autres, est profonde jusqu'au rivage et les icebergs peuvent flotter jusqu'à la grève.

Nous devons changer de place plusieurs fois.

Les délais et contre-temps de la navigation pèsent lourdement sur tous, mais commencent à réagir fâcheusement surtout sur les tempéraments nerveux, naturellement pressés et inquiets.

21 *août.*

Durant la nuit, la glace qui dérive vers le fond de la baie nous pousse un peu plus au rivage et menace de

nous faire monter la colline avec notre bateau et son chargement. Il n'y a point d'issue pour échapper ; il faut attendre stoïquement.

22 *août.*

Dans la journée, le calme revient ; mais le bateau ne peut pas bouger. Nous faisons quelques excursions à terre.

23 *août.*

Le vent d'Est a repris, mais un peu faible ; cependant, South Bay se nettoie presque jusqu'au Cap Bexley, que nous regardons avec tant d'envie depuis dix jours et au delà duquel nous apercevons une ligne d'eau le long du rivage (1).

Le *N.-D.-de-Lourdes* essaie de passer, d'abord en contournant la baie, mais on constate qu'il y a encore trop de glace autour du Cap, puis Billy, perché dans son baril au haut du mât, voit que la barrière se fait mince au large. On y court.

On travaille ferme, le *N.-D.-de-Lourdes* donne de rudes coups d'éperon dans la glace qui se casse ou s'écarte. On réussit presque à doubler le Cap. Encore une vingtaine de mètres de glace à disloquer ou déplacer ; mais voici que le vent tourne subitement et violemment au Nord-Ouest et s'accompagne de brouillard.

En hâte, nous revenons en arrière et regagnons notre premier abri de Hope Point.

24 *août.*

Durant la nuit le vent vire au Sud-Ouest et reste assez violent ; mais au matin on constate, enfin, que la barrière du Cap Bexley est brisée.

On part à huit heures vingt ; cinquante minutes après, nous doublons le fameux Cap Bexley et marchons assez facilement au milieu des glaces vers Bernard Harbour.

---

(1) Cap Bexley = à l'entrée du détroit entre le continent et l'Ile Victoria.

Cependant, le soir, nous sommes encore arrêtés par un nouveau barrage à Cockburn Point, à 10 milles à l'Ouest de Bernard Harbour.

25 *août.*

Après nos messes — nous avons continué à dire la messe tous les jours — nous partons à quatre heures du matin.

La glace dérive rapidement et nous filons avec la glace dérivante.

Nous passons bientôt Bernard Harbour (1). Le port est encore bloqué par la glace. Le *Saint-Roch,* bateau de la Police, qui venait de Coppermine au secours du *Margaret-A,* y est encore retenu.

Vers neuf heures, nous nous butons à un nouveau barrage entre le Cap Krusenstern et le Cap Locker. Pour un temps, nous ancrons dans l'échancrure d'une île mouvante.

Il y a de très gros courants en sens inverse, aussi les glaces se heurtent, se brisent ou s'enchevêtrent.

On revient en arrière et l'on cherche à rentrer dans un abri à Pasley Cove. Il est complètement bloqué.

Faute de mieux, on ancre à l'extrémité Ouest du Cap Krusenstern : à quelques pieds de nous passe le gros courant de glaces, à quelques pieds en arrière sont des roches anguleuses et dures, nous bénéficions d'un petit remous, causé par le dernier rocher de la Pointe et qui est relativement tranquille.

26 *août.*

La nuit devient plus noire et plus longue ; dans l'obscurité, nous avons couru le plus sérieux danger peut-être de tout le voyage, car le courant ayant légèrement changé nous a acculés presque jusqu'aux roches.

Avec le jour on réussit à rentrer dans Pasley Cove et là on attend les événements.

---

(1) A Bernard Harbour se trouve un poste de traite de la H. B. C. et également un poste de la Police montée.

27 *août.*

La glace nous a suivis hier dans Pasley Cove et nous tient prisonniers, mais en sécurité. On nous annonce que Coppermine est entièrement bloqué et le *Saint-Roch,* ayant entendu notre moteur, est sorti de Bernard Harbour. Il est allé au secours du *Margaret-A* à Inman River, va le remorquer en arrière jusqu'à Pierce Point et, là, transbordera son chargement pour revenir dans l'Est.

28 *août.*

Pasley Cove se dégage ; mais il y a des glaçons flottants nombreux au large. La pluie et le brouillard se font concurrence par intervalles.

Dans l'abri, la glace en se retirant laisse voir un vieux filet de pêche dans lequel nous apercevons un phoque mort et même pas mal mûri par son séjour dans l'eau. Notre Billy, toujours pratique et prévoyant, s'en empare et le hisse à bord. Il servira à nourrir les chiens en hiver.

Vers huit heures du matin, nous partons. Pendant trois heures on voyage au milieu des glaces, dans un brouillard épais. Il faut y aller avec grande précaution ; puis le ciel se découvre et l'on continue heureusement tout l'après-midi.

Il y a des glaces nombreuses partout, mais assez éparses pour qu'on puisse passer sans trop de difficulté.

Vers sept heures du soir, nous arrivons dans les îles du Golfe du Couronnement, en vue de Coppermine, mais les 6 ou 7 milles qui nous en séparent sont complètement bloqués.

Nous trouvons un bon port naturel, creusé dans une de ces îles et nous nous y mettons à l'abri.

29 *août.*

Nous restons en repos. Etant descendus sur l'île, nous trouvons en quantité quelques petits fruits, des bluets et des graines de corbeau, aussi une sorte de salsifis sauvage. Nous en faisons provision pour le bateau et ce nous est une fameuse amélioration de notre régime.

Dans l'après-midi, la glace se dégage quelque peu vers Coppermine ; mais une véritable île flottante est venue barrer la sortie de notre petit port. Ce n'est que tard vers le soir que nous réussissons à la déplacer quelque peu et à sortir. C'est déjà trop tard, les glaces se resserrent et il y a parmi les blocs beaucoup de croûtes nouvelles des nuits précédentes. On avance peu et l'on doit s'arrêter à cause de la noirceur de la nuit et des glaces nouvelles plus dangereuses que les autres.

30 *août.*

De bonne heure on repart, pour avancer de quelques milles seulement, et l'on se réfugie derrière une île, à 4 ou 5 milles de Coppermine.

La glace nouvelle a coupé notablement notre bateau au-dessus de la ligne de flottaison. Heureusement qu'on s'est vite arrêté. La glace est serrée partout et le brouillard épais.

Fatigués de toutes les difficultés, sans cesse renaissantes, nous allons explorer l'île, cherchant un endroit propice pour décharger l'approvisionnement de Coppermine et de Burnside et les passagers ; nous faisons savoir par T.S.F. notre décision au R. P. BULIARD, résidant à Coppermine qui, alarmé, nous demande de patienter. Le *Saint-Roch*, dit-il, qui a pris à bord le chargement du *Margaret-A*, va arriver ce soir et nous ouvrir un chemin jusqu'à Coppermine.

Le *Saint-Roch* arrive en effet et nous allons un bout à sa rencontre ; mais le Capitaine fait jeter les ancres et décide de ne pas aller plus loin pour le moment, à cause du brouillard et des bancs de sable qui, avec les glaces, barrent l'entrée de la Coppermine.

Pendant que nous causons, notre bateau amarré au *Saint-Roch*, un grand remous se produit dans la glace et tout le golfe entre en mouvement. Hâtivement, nous allons nous réfugier derrière un iceberg échoué près de l'île, lequel nous avait déjà servi.

Le *Saint-Roch* avec difficulté lève ses ancres et s'en va au hasard du brouillard et des glaces.

31 *août.*

Toute la journée, brouillard épais ; la glace est entassée partout. Nous songeons de nouveau à décharger ; mais nous ne pouvons pas approcher suffisamment de l'île avec le bateau.

Le *Saint-Roch*, perdu dans le brouillard, nous fait savoir qu'il dérive. Il nous demande de faire marcher notre sirène et il fait siffler la sienne. On n'entend rien de part et d'autre.

1er *septembre.*

Au matin, la mer semble s'ouvrir par un côté de l'île ; mais le brouillard reste épais.

Dans l'après-midi, on réussit enfin à se rendre à Coppermine. Grande exultation de part et d'autre.

Il y a là beaucoup d'Esquimaux qui m'attendaient depuis longtemps ; d'autres, déjà partis pour Bloody Falls, vont revenir dès qu'ils seront avertis de mon arrivée. On décharge immédiatement le pont du *N.-D.-de-Lourdes.*

Le *Saint-Roch* arrive à son tour pendant que nous déchargeons ; il avait dérivé une quarantaine de milles dans le brouillard et la glace.

2 *septembre.*

On poursuit et on termine le déchargement du *N.-D.-de-Lourdes.*

Un trappeur, Johny Norberg, fait avec nous le marché de transporter sur son schooner, à un prix modéré, les provisions et les deux missionnaires destinés à Burnside River.

Grande fête de nuit. J'ai la consolation de baptiser 13 adultes, d'en confirmer 25 et de bénir un mariage. Pour tout ce monde et les autres fidèles, on dit la messe à minuit, durant laquelle j'entends beaucoup de chants nouveaux en esquimau. Me reportant quelques années en arrière, je constate avec joie un renversement complet de la situation. Le cher Père BULIARD a tous les Esquimaux en sa main ; même ceux qui ne nous appar-

tiennent pas sont ses amis et le nombre de ses fidèles a plus que doublé depuis un an.

Grâces soient rendues à Dieu et merci au cher et vaillant missionnaire qui ne s'est pas ménagé !

3 *septembre.*

On charge le bateau de Johny Norberg et nous nous préparons à repartir.

Cependant, le temps reste incertain. On ne pourrait pas atteindre un refuge sûr avant la nuit. Alors on reste à l'ancre, mais nous nous embarquons le soir pour être plus tôt prêts le matin.

4 *septembre.*

Durant la nuit et toute la journée, grosse tempête du Nord-Ouest. La glace revient et tous les bateaux sont prisonniers.

5 *septembre.*

Le mauvais temps continue : brouillard, pluie et vent ; mais le vent semble baisser.

6 *septembre.*

De bon matin, le *Saint-Roch* siffle et part pour l'Est ; bientôt nous allons l'imiter, mais pour une direction opposée.

Dès hier, nous avons fait nos adieux aux deux chers missionnaires RR. PP. Buliard et Franche, qui restent à Coppermine et aux deux R. P. Joseph Adam et Frère Tesnière, qui partiront aujourd'hui aussi pour Burnside.

Trois enfants orphelins, destinés à l'école d'Aklavik, prennent place à bord.

Les provisions propres du bateau avaient été consommées depuis longtemps et, pour ménager celles destinées à nos missionnaires, nous avions vécu largement, en venant, sur les phoques tués par Billy. Pour le retour, nous en empruntons au bon Père Buliard, surtout des haricots et de la farine, et nous comptons encore sur les phoques de la mer pour compléter.

A notre surprise, dès la sortie des îles, nous rencontrons fort peu de glace et nous avançons rapidement. Nous rentrons dans le port de Bernard Harbour, maintenant libre, juste le temps d'embarquer un autre enfant, destiné à l'école, puis nous allons ancrer vers six heures du soir derrière une île, en face de Cockburn Point. Nous arrêtons à cause du brouillard.

En 12 ou 13 heures, nous avions parcouru une distance qui nous avait pris huit jours !

On nous annonce que le *Saint-Roch* s'est rendu à Tree River (1), où il y a beaucoup de glace. On doute beaucoup que Johny Norberg puisse passer avec son schooner.

Des bateaux qui doivent venir de l'Ouest, nous n'avons aucune nouvelle ; seulement, on apprend que le plus gros bateau de la *H.B.C.*, le *Fort-James*, est encore retenu à Touktouyaktok.

7 *septembre.*

La mer est calme ; à l'horizon, il y a des glaçons, mais pas pour gêner notre course. Nous poursuivons rapidement notre route.

En repassant Hope Point, désormais d'immortelle mémoire pour nous, nous arrêtons un moment ; nous avons aperçu sur la grève une épave, c'est un esquif que le flot y a jeté de la Côte opposée. Il est vieux, mais son voyage forcé ne l'a pas autrement abîmé. Nos Esquimaux, qui remarquent tout, savent à qui il appartient et ils concluent que leurs compatriotes ont dû avoir un rude temps de l'autre bord.

Nous pourrions l'emporter, mais on le juge trop encombrant et nous nous contentons de le hâler en un lieu plus sûr.

Nous traversons les glaces flottantes, mais qui deviennent de plus en plus rapprochées ; cependant nous filons encore à bonne allure.

Entre Wise Point et Inman River, nous nous butons

(1) Tree River = à mi-chemin entre Coppermine et Bathurst Inlet-Burnside.

à un barrage de vieux icebergs, le plus solide et le plus serré que nous ayons encore vu. Nous essayons de le contourner par le large et nous le longeons pendant plus de 15 milles ; mais il se prolonge à perte de vue. Même, du haut du mât, les yeux clairs de Billy n'en peuvent soupçonner la fin.

Alors, pour ne pas risquer de nous faire prendre au large et jeter sur la rive opposée de Victoria ou de Banks Island, nous revenons en arrière. Nous devons ancrer au large sur un iceberg mouvant, pour la nuit, qui maintenant s'allonge de plus en plus.

8 *septembre.*

Durant la nuit, nous avons été en alerte continuelle et avons dû changer de place deux fois.

En nous rapprochant de terre avec le jour, nous réussissons à nous faufiler entre les icebergs et à entrer dans la rivière Inman. Nous revoyons Johnson, le trappeur norvégien, à qui nous amenons un chien de Coppermine, lequel n'aurait certes pas été délivré si nous avions trouvé la route ouverte au large.

Rapidement, on échange les nouvelles et nous repartons, nous proposant de suivre la tactique qui nous avait réussi en venant, c'est-à-dire nous faufiler proche de terre ; mais les conditions ont changé. En bien des endroits, de gros icebergs ont été pressés jusqu'au rivage, quelquefois même forcés de grimper la côte.

Nous passons avec peine Croker River et nous ancrons près du rivage à Tinney Point. Les lacs sont déjà gelés et la glace épaisse. Le temps est calme, ce qui hâte encore la gelée.

9 *septembre.*

Durant la nuit il pleut. Nous conservons la même position toute la journée.

On apprend que le *Fort-James* doit quitter Touktouyaktok.

10 *septembre.*

Durant la nuit, nous avons une alerte avec la glace ; mais nous avons fort peu de place pour nous mouvoir. Toute la journée, vent violent du Nord-Ouest. Les gros icebergs s'accumulent au large. Nous sommes prisonniers !

On apprend que le *Fort-James* n'a pas encore quitté Touktouyaktok.

11 *septembre.*

Même position ; même vent ; nouvelle alerte durant la nuit. La glace nous serre un peu plus vers le rivage.

12 *septembre.*

Même position et mêmes conditions ; encore une alerte durant la nuit.

On apprend cependant que le calme est revenu à Touktouyaktok, ce qui nous rend un peu d'espoir.

Le *Fort-James* nous signale son départ à 10 heures et nous fait savoir que l'*Audrey-B*, autre bateau engagé par la *H.B.C.*, est bloqué à Baillie Island par de grosses glaces et presque désespéré de poursuivre sa route.

13 *septembre.*

Le vent baisse progressivement depuis le matin. Nous partons dans l'après-midi, mais après avoir fait un mille, nous devons nous arrêter pour plusieurs heures. Puis, après un nouveau départ, nous avançons de 25 milles environ.

Les icebergs sont nombreux, mais moins serrés près du rivage. On ancre sur l'un d'eux.

14 *septembre.*

Fort vent du Sud-Ouest ; nous partons dès cinq heures du matin en suivant la terre d'aussi près que possible ; mais le vent devient trop violent et nous force à ancrer à Roscoe River, Dease Point.

On apprend que le *Fort-James* est arrivé à Baillie Island.

15 *septembre.*

Gros vent du Sud-Ouest ; la glace dérive, le froid augmente ; nos provisions baissent. Depuis Coppermine, nous n'avons pas eu un seul phoque ; on trouve que les haricots ne sont pas gras.

16 *septembre.*

Sensiblement les mêmes conditions, plutôt pires, car le vent tourne parfois à l'Ouest et au Nord-Ouest.

17 *septembre.*

Nous avançons au matin d'une quinzaine de milles ; puis nous sommes arrêtés par un barrage qui touche la terre.

Sur le soir le vent prend à l'Est et nous donne de l'espoir.

18 *septembre.*

Amer désappointement ! Dès le matin le vent vire au Nord, au Nord-Ouest et à l'Ouest.

Il neige beaucoup.

Le moral du personnel baisse beaucoup avec le régime de haricots maigres et la perspective d'un hivernement prématuré, loin de tout centre.

On joue aux cartes pour chasser les idées sombres, mais sans y bien réussir.

Par Aklavik, je fais parvenir un télégramme T.S.F. à Mgr BREYNAT pour lui faire connaître notre situation précaire.

Une consolation cependant ; nous apprenons que Johny Norberg est revenu à Coppermine après avoir réussi à porter les provisions de Burnside à leur destination.

19 *septembre.*

Situation inchangée.

Pour allonger nos haricots, nous mangeons le vieux phoque ramassé (le 28 août !) à Pasley Cove par Billy, et qui devait servir aux chiens. Quelle horreur de phoque ! !

20 *septembre.*

La nuit a été très calme et froide ; la glace nouvelle se forme partout entre les icebergs.

On revient en arrière pour choisir une place en cas d'hivernement forcé.

Vent d'Est toute la journée, mais trop léger.

21 *septembre.*

La nuit a été très calme avec le vent au Sud-Est ou à l'Est, mais léger ; cependant, les icebergs se desserrent un peu au large, tandis que, près de nous, la nouvelle glace épaissit rapidement.

Cependant, une trouée se fait au large à un mille de nous ; on décide d'essayer de briser la barrière et vers neuf heures on part en zigzaguant au milieu des icebergs et en cassant sur notre passage la glace déjà épaisse de deux pieds et plus.

Quel beau pilotage et quel beau travail ! deux hommes au gouvernail, deux au moteur et les autres écartant avec des perches les glaçons qui menacent l'hélice. Alors, aux coups de sonnette du pilote, le *N.-D.-de-Lourdes* fonce à pleine vitesse, heurte la glace, monte dessus, la brise sous son poids, recule, répète la même manœuvre à gauche et à droite, s'ouvre un chemin de force, pendant huit longues heures d'un travail excessivement pénible.

Nous approchons de la voie libre. Une ligne d'icebergs serrés et plus gros barre encore la route. Le *N.-D.-de-Lourdes* s'attaque à l'un d'eux et casse la glace plus faible à droite, puis revient en arrière et répète la même manœuvre à gauche, puis s'étant reculé de nouveau fonce directement sur l'iceberg, qui flotte et se déplace sous le choc. Nous sommes libres !

Oh ! quel moment d'allégresse ! les enfants chantent et sautent, je crois que nous en faisons autant.

Nous avançons de 18 milles encore avant d'ancrer derrière un iceberg échoué.

Nous avons la curiosité de faire un sondage près de

ce monstre, qui a plusieurs milles carrés et qui n'est cependant pas le plus gros en vue.

Il touche terre à onze brasses, 66 pieds !

22 *septembre.*

Un premier départ nous conduit à House Point ; un second un peu plus loin ; mais le Cap Lyon n'est pas encore assez dégagé. Nous restons là pour la nuit, mais un bon vent d'Est nous donne bon espoir pour demain.

23 *septembre.*

On part dès 4 h. 45 du matin ; il a venté fort toute la nuit de l'Est et du Nord-Est. Cependant, après une heure et demie de marche, on s'aperçoit qu'on ne peut pas doubler le Cap Lyon et que la grande Baie de Darnley (1) est complètement remplie. C'est décourageant.

Nous forçons un chemin à travers la glace nouvelle jusque dans une petite échancrure de Pierce Point pour nous mettre à l'abri. Il est impossible de rentrer dans le port même de Pierce Point, dont l'entrée est bloquée par de trop gros icebergs.

24 *septembre.*

Nous constatons que deux des quatre tenons de notre hélice sont partis : accident relativement léger ; si nous pouvions disposer de deux ou trois jours, nous pourrions soulever le bateau et les remplacer, mais nous n'avons plus de provisions. Force nous est de hâler notre bateau et de le mettre en sûreté, autant que nos moyens le permettent.

Pendant que nous y travaillons, nous voyons au large le *Fort-James*, l'*Audrey-B* et deux autres bateaux voyageant de conserve.

Ils ont mis vingt jours à venir de Touktouyaktok et ils ne sont pas encore à mi-chemin de leur destination. Nous doutons qu'ils puissent jamais arriver. Malgré nos misères, le *N.-D.-de-Lourdes*, jusqu'à cette date, est le

---

(1) Baie de Darnley = entre Cap Lyon et Cap Parry.

seul vaisseau qui ait fait le voyage de l'Ouest à l'Est et retour jusqu'à Pierce Point.

Ainsi se termine notre voyage maritime sur le *N.-D.-de-Lourdes* pour la saison 1936.

Depuis, nous avons appris ce qui est arrivé aux autres bateaux. La navigation a été excessivement dure, presque impossible pour tout le monde : nombre de bateaux sont restés pris en glace tout le long de la Côte ; aucun, pour autant que nous sachions, n'a atteint tous ses buts ; deux peut-être, un seul certainement, ont fait une navigation plus longue que le *N.-D.-de-Lourdes* en cette saison inoubliable, et aucun n'est revenu dans l'Ouest, excepté le *Margaret-A.*

Notre équipage a souffert certainement, mais il se console à la pensée que les missionnaires de l'Est, si éloignés de tout centre, ont reçu leur plein ravitaillement, et que l'œuvre de l'Evangile pourra être continuée, là où nous avons le plus d'espoir.

Epilogue.

L'abandon bien à contre-cœur de notre beau schooner à Pierce Point ne devait pas marquer, loin de là, la fin de nos tribulations.

Il nous restait à faire par terre 60 ou 70 milles pour atteindre la Mission de Paulatourk, le nouveau centre de la Mission de N.-D. de Lourdes, transférée de Letty Harbour, l'an dernier.

Nous n'avions plus de provisions de bouche à emporter ; mais cependant une certaine quantité de bagages de première nécessité et c'était tout un problème.

Pour notre bonheur, nous rencontrâmes dans le port même de Pierce Point un brave Esquimau protestant, Tommy Kolinik et sa famille. Pas riche, lui non plus ; son schooner avait été pris en glace avant d'aller aux provisions.

Cependant, il avait un peu de viande d'ours et de caribou ; il en fit part à nos dix estomacs affamés, abso-

lument comme si son long hiver était parfaitement assuré. De plus, il nous proposa ses deux traîneaux à chiens avec ses deux jeunes gens pour porter à destination nos couvertures, nos vêtements et les plus invalides de notre bande, tandis que sa femme s'offrit à garder nos quatre enfants jusqu'à ce que nous fussions mieux assurés de notre sort.

Quel secours ! et comment apprécier à sa juste valeur cet acte de dévouement fait si simplement par ces braves gens ?

Grâce à cette aide inappréciable, en deux jours nous étions rendus à Paulatourk.

Cependant, avant même d'arriver, nous eûmes une déception plus amère encore que toutes celles que nos épreuves avaient pu nous causer.

Nous savions que Paulatourk n'avait pas été ravitaillé ; mais nous comptions sur nos caches de phoques et de poissons à chiens pour aller chercher des provisions au poste abandonné de la *H.B.C.*, à Letty Harbour (1).

Une cache de 1.500 gros saumons devait se trouver sur notre chemin ; lorsque nous y arrivâmes, il n'en restait rien ! à peine l'odeur.

Les ours bruns, particulièrement nombreux cette année, avaient tout ravagé, nos caches, celles des trappeurs blancs et celles des indigènes. Un vrai désastre.

A Paulatourk même, nous trouvâmes dix livres de farine environ ; mais, heureusement, la glacière, creusée par le Fr. Brisson l'an dernier, avait échappé aux ours voraces. Dedans se trouvaient quelques caribous gelés, pour la Mission et pour Billy Trasher ; c'est ce qui a sauvé nos vies.

Cependant, la situation n'était pas brillante. Immédiatement, il fallut se mettre à l'œuvre et s'ingénier à vivre sur cette terre sans pitié.

Le premier souci fut de retrouver le R. P. L'Helgouac'h. Il avait émigré sur un lac de pêche avec ses chiens ; il prenait à peine, à ce moment, assez de poisson pour assurer sa subsistance et celle de ses coursiers.

---

(1) Cf. plus haut, 28 juillet-1er août.

Un premier voyage du P. GRIFFIN avec les Esquimaux à Letty Harbour nous ramena quelques provisions, pendant que par ailleurs on se préparait à une pêche plus intensive et extensive ou à la chasse.

Le bon Fr. KRAUT commença la fabrication d'une immense tente et d'un gros poêle fait avec des barils vides, pendant que je montais, en compagnie de Billy d'abord, seul ensuite, deux douzaines de rêts.

Les PP. GRIFFIN et L'HELGOUAC'H s'en allèrent d'un côté à 25 ou 30 milles mettre des rêts sous la glace des lacs, le P. BINAMÉ et Billy partirent pour la montagne essayer d'autres lacs, à 45 ou 50 milles, et tenter la chance de rencontrer des caribous.

Il était trop tard déjà pour la chasse aux caribous, ils étaient partis pour le pays des bois ; quant à la pêche, si dure cependant, elle donna peu de résultats.

Mais quel dévouement de la part de ces pauvres, quelles souffrances aussi, supportées énergiquement : chaque tournée aux lacs à poisson supposait au moins quatre jours de dur travail dans le froid, sans feu et avec une nourriture insuffisante et mal préparée ! Et encore, si ces travaux eussent été bien profitables, ç'eût été une consolation ; mais les filets ne donnaient pas assez, même pour nourrir les chiens. Il fallait encore, de temps à autre, aller à Letty Harbour, quatre jours de voyage chaque fois, pour chercher de la farine et autres articles, et plus de la moitié de la charge passait à nourrir les chiens, qui malgré tout dépérissaient à vue d'œil.

Cependant, les actes de dévouement n'ont pas manqué, même de la part de nos indigènes, témoin cette pauvre veuve, qui avait passé son été à se ramasser des épaves à demi-pourries sur la grève et qui fit d'elle-même le sacrifice de tout son acquis pour nous permettre de tenir quelque temps dans la maison.

Au commencement de novembre, lorsque le travail fut organisé, on nous transporta, le Fr. KRAUT et moi, à 25 milles sur la rivière Hornaday ; là se trouve du charbon à ciel ouvert. On monta notre grande tente et le poêle fait par le Frère et autour de la tente, on construisit une vaste maison de neige. Je devins mineur

attitré pour la circonstance et nous eûmes un camp confortable. Nous n'avions plus qu'à attendre le poisson et la farine que le dévouement des autres devait nous apporter sans autrement de trouble pour nous.

Lorsque nous fûmes installés, les Pères Binamé et Griffin, accompagnés de Billy, retournèrent à Pierce Point pour reprendre les enfants et ramener l'appareil de T.S.F. que nous avions laissé chez Tommy Konilik.

Naturellement, notre appareil de T.S.F. avait cessé de fonctionner depuis six semaines lorsque les communications furent rétablies. On était passablement inquiet à notre sujet, d'autant plus que nous avions annoncé des nouvelles pour le dernier dimanche d'octobre et que nous étions plus de deux semaines en retard.

Une des premières nouvelles fut que Mgr Breynat avait demandé à un avion commercial de venir nous chercher et celui-ci devait arriver dans le courant de la semaine.

Toute bonne qu'elle fût, cette nouvelle nous causa de nouveaux troubles, en brisant notre organisation du travail. Nous n'avions pas osé demander un avion nous-mêmes, à la reprise des communications, parce que nous supposions l'entreprise trop risquée pour la saison, à cause de l'obscurité polaire grandissante chaque jour et des tempêtes fréquentes ; en conséquence, nous nous étions préparés à passer un dur hivernement et nous avions divisé le travail pour durer jusqu'au retour du soleil en janvier.

L'annonce de l'avion nous remplit à la fois de joie et de crainte : de joie, si réellement il allait venir ; de crainte, dans la peur qu'il ne pût pas venir.

Nous quittâmes notre mine de charbon pour nous rassembler tous à la Mission, place plus accessible à un avion et là nous attendîmes. L'avion se fit attendre, peu pour les règles de la prudence, excessivement pour nos moyens restreints.

La même somme de travail devait se faire à jet continu, mais elle devint plus dure, excessive en tombant malheureusement sur les mêmes.

Les Pères Griffin et L'Helgouac'h, à tour de rôle,

le P. Binamé, sans arrêt tous les jours que le bon Dieu faisait, prenaient leur attelée de chiens et s'en allaient tantôt au charbon, tantôt au poisson ou aux provisions, et nous étions là, les autres, mangeant les provisions et brûlant le charbon aussi vite qu'ils pouvaient les apporter.

Le jour même de l'arrivée de l'avion, le 9 décembre, deux des chiens, surmenés et mal nourris, durent être achevés.

Le vol de l'avion qui vint à notre secours peut passer parmi les plus audacieux accomplis par l'aviation canadienne. Ignorant le pays et gêné par l'obscurité arctique et un vent violent qui soulevait la neige à mille pieds en l'air, l'aviateur Matt Berry et ses compagnons firent un splendide atterrissage près de notre maison.

Son premier acte, le lendemain, fut d'aller à Letty Harbour et d'en rapporter 1.500 livres de provisions. C'était l'abondance revenue.

Mais, ensuite, les aviateurs furent retenus pendant dix jours par les mauvaises conditions du temps avant de pouvoir repartir.

Enfin, le 19 décembre, l'avion put prendre son envolée, emmenant dix personnes.

Les PP. Binamé et Griffin restaient pour assurer le ministère et pour surveiller le bateau au printemps ; nous espérons que le bon Dieu bénira leur grande générosité et que leurs souffrances passées ne sont plus qu'un souvenir.

L'envolée de l'avion ne fut pas très heureuse, du moins le premier jour.

En effet, un peu après midi, il fut forcé d'atterrir par un nuage de neige et il descendit un peu rudement sur un lac au milieu du Barren Land. Il faisait froid et il n'y avait ni feu, ni abri.

Une petite tente de soie, normale pour deux, fut accrochée en-dessous du fuselage et elle logea les quatre enfants et le Fr. Kraut ; le R. P. L'Helgouac'h et moi-même étendîmes nos couvertures sous le moteur et les trois aviateurs dormirent dans l'intérieur de l'avion.

Durant la nuit, le froid descendit à plus de quarante

centigrades (Celsius) en dessous de zéro ; certes, nous n'eûmes point besoin de cloche ni d'appel particulier pour nous réveiller le matin.

Nous déjeûnâmes par cœur, comme nous avions d'ailleurs soupé la veille.

Finalement, le 20 décembre dans l'après-midi, l'avion, presque à bout d'essence, parvint à nous descendre à Aklavik.

Mes compagnons étaient alors rendus à destination ; quant à moi, je devais encore faire trois jours en avion avant d'être déposé au Fort Résolution, ma toute première Mission, juste avant la Messe de Minuit.

C'est ainsi que s'est terminée pour nous cette année si fertile en épreuves.

Le bon Dieu ayant daigné nous conserver en vie et même, malgré tout, en état suffisant de santé et de bonne humeur, nous avons tout lieu de l'en remercier et d'être reconnaissants à tous ceux qui par leurs prières nous ont obtenu ces faveurs.

† Pierre Fallaize, O.M.I.,
évêque de Thmuis,
coadjuteur du Vicaire Apost. du Mackenzie.